notiziario della sat dlf udine

Numero 61 Anno 16 (2) Giugno 2011

Il 125° anniversario della Ferrovia Udine-Cividale

Sabato 25 giugno 2011 è stato festeggiato il 125° anniversario della ferrovia Udine-Cividale, la cui apertura all'esercizio avvenne il 24 giugno 1886.
La società Ferrovie Udine-Cividale, in collaborazione con la SAT, ha esposto quasi tutto il suo materiale rotabile nella stazione di Cividale e la stessa SAT allestito una mostra di foto storiche e recenti nella sala polifunzionale al primo piano della stazione di Cividale.
La giornata è iniziata alla stazione di Udine dove alle 10.03 è partito il treno speciale, riservato alle autorità ed ai soci SAT, effettuato con la storica automotrice AD 803 rimessa in funzione per l'occasione. Il treno speciale è stato effettuato quasi a sorpresa perché l'autorizzazione alla circolazione della AD 803 (classe 1958, accantonata dal 2007) è giunta solamente nella giornata di mercoledì 22 giugno dopo il collaudo effettuato dall'USTIF. La “vecchia” automotrice ha così ripercorso i binari che l'hanno vista protagonista per un cinquantennio effettuando tutte le fermate previste, con il debutto in quella di San Gottardo e nella nuova stazione di Cividale aperte al servizio dopo il suo accantonamento.
All'arrivo a Cividale si sono tenuti i discorsi delle autorità, a cominciare dall'ing. Corrado Leonarduzzi, amministratore delegato della FUC Srl, che ringraziato i presenti ed in particolar modo la SAT che ha allestito la mostra e contribuito al ripristino della AD 803. Ha fatto poi notare che lungo la linea c'erano molti fotografi, anche se la corsa speciale non era stata tanto pubblicizzata poiché non si sapeva se il suo collaudo avesse avuto esito positivo. Ha quindi fatto presente che società Ferrovie Udine-Cividale Srl risulta in attivo, pur se minimo, ed ha ricordato cosa è successo nei cinque anni trascorsi dall'ultimo incontro avvenuto, sempre a Cividale, in occasione del 120° anniversario della linea e cioè la costruzione della nuova stazione di Cividale (primo centro di interscambio treno-bus in regione), della fermata

L'automotrice AD 803 transita nella vecchia fermata di Moimacco durante la corsa prova per ottenere la circolabilità del 22 giugno 2011 (foto D. De Anna)

Sopra. Le due Taurus della FUC, trainate dalla DE 424-02, transitano a Remanzacco durante il trasferimento a Cividale il 23 giugno 2011 (foto D. De Anna)
Sotto. L'AD 803 è pronta a partire dalla stazione di Udine per la corsa speciale verso Cividale (foto C. Canton)

di San Gottardo, il ripristino del servizio merci sulla linea, nonché l'estensione dello stesso sulle linee RFI, l'acquisto delle due Taurus per effettuare il trasporto merci al di fuori della linea sociale e l'appalto per l'acquisto di 35 carri (con opzione per altri 10), che è stato vinto da una ditta polacca, la cui consegna è prevista a fine anno e all'inizio del prossimo. Ha inoltre annunciato per dicembre l'attivazione del servizio passeggeri tra Udine e Villach con una Taurus e 3 carrozze ÖBB. Ha anche fatto notare che cinque anni fa in occasione dei 120 anni della linea furono presentati i convogli Stadler, ora fermi essendo in corso su di essi l'installazione delle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) per la circolazione su linee RFI e SSC (Sistema Supporto Condotta), che sarà installato sulla FUC in quanto previsto dalle attuali normative. Infine ha annunciato che la società ha intenzione di effettuare una o due corse ogni domenica con la AD 803 in sostituzione del materiale ordinario in quanto l'automotrice ha ricevuto la circolabilità per un anno, facendo così felici gli appassionati.
Hanno poi preso la parola il vicesindaco di Cividale (il sindaco si trovava a Parigi in attesa della delibera dell'UNESCO che ha inserito la cittadina nel “patrimonio dell'umanità”), il sindaco di Moimacco (che ha fatto notare che pur essendo il suo comune il più piccolo della linea ha due “stazioni”, Moimacco e Bottenicco) ed il presidente del consiglio comunale di Udine. Era assente il sindaco di Remanzacco perché impegnato con tutta la giunta in un'inaugurazione nel suo comune.
Infine ha preso la parola l'assessore regionale alle infrastrutture Riccardo Riccardi, che ha ricordato cosa sta facendo la regione per le ferrovie ed ha annunciato il progetto della giunta regionale che prevede di arrivare alla costituzione di un'impresa ferrovia regionale che ha definito “Treni Friuli Venezia Giulia” (sulla falsa riga di Trenitalia), evento che però avrà senz'altro tempi lunghi di realizzazione. Tutto ciò deve partire dall'esperienza della FUC, che già garantisce il servizio passeggeri più puntuale d'Italia e che già possiede la licenza di operatore ferroviario. La regione FVG deve perciò diventare l'”hub” del Sud-Europa entrando nel Corridoio Adriatico-Baltico, anche attraverso il sistema portuale che deve essere rafforzato.
Al termine dei discorsi l'amministratore delegato della FUC ha invitato il folto pubblico a visitare il materiale rotabile della società, ma tutti hanno preferito fermarsi al rinfresco organizzato per l'avvenimento.
Il materiale rotabile della FUC occupava quasi tutto il piazzale della stazione di Cividale, a cominciare dalle due Taurus 190 301 e 302 sistemate sul 3° binario dietro allo Stadler ATR 110 001. Lo Stadler e la 190 301 erano visitabili, su quest'ultima c'era un ferroviere che spiegava ai visitatori il suo funzionamento. Sul 1° e sul 4° binario sostavano le AD 900 che si alternavano nel regolare servizio e sul 5° binario erano ricoverati la rimorchiata Bp 372, il carro merci a sponde basse con garitta, la cisterna del 1892, ri-

Il capostazione di Cividale da il via libera alla corsa delle 11.00 della AD 803 (foto D. De Anna)

Le due Taurus della FUC in esposizione nella stazione di Cividale (foto C. Canton)

Parte dell'esposizione SAT nella sala polifunzionale della stazione di Cividale (foto D. De Anna)

verniciata per l'occasione, e la locomotiva DE 424-02, mentre la locomotiva Ld 405 non era presente essendo ricoverata nello scalo di Bottenicco. Il deposito locomotive di Udine è rimasto così praticamente vuoto, essendovi rimaste solo le AD 801 e 802 ed il carro a sponde basse.
L'automotrice AD 803 durante la sosta a Cividale era visitabile, ma ha anche effettuato due corse Cividale-Udine e ritorno in sostituzione del materiale ordinario con partenza alle 11.00 ed alle 17.30, con qualche perplessità da parte dei viaggiatori.
I rotabili sono rimasti in esposizione anche il giorno successivo. Il loro rientro a Udine è stato effettuato il lunedì; la AD 803 è invece rimasta a Cividale.

Claudio Canton

La AD 803 si specchia sulla fiancata della Taurus (foto D. De Anna)

Frontali a confronto nella stazione di Cividale: ATR 110001, AD 904 e sullo sfondo DE 424-02 (foto C. Canton)

La 190 301 in corsa prova per la certificazione in Italia. P.M. Vat, 25 maggio 2011 (foto D. De Anna)

Certificate le Taurus FUC e InRail

Il 25 maggio le 190 301 e 302 della FUC e la 190 311 di InRail hanno effettuato la corsa prova per la certificazione del sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno); hanno così ottenuto la circolabilità in Italia. Il collaudo è avvenuto sul tragitto Udine Parco-Circonvallazione-P.M. Vat-Gemona e ritorno.
Le macchine FUC sono subito entrate in servizio cominciando ad effettuare i primi treni merci.

Daniele De Anna

La Taurus 190 301 FUC transita a San Pelagio il 21 giugno 2011 alla testa di un merci composto da carri pianali vuoti (foto E. Ceron)

In occasione di questo anniversario è stata edita un'edizione speciale de **il tender** che trovate allegata a questo numero e che è stata anche messa a disposizione dei visitatori della mostra.

Le Taurus di terza serie

Le Taurus di terza serie sono classificate ES 64 U4 dalla Siemens perché sono abilitate a 4 tensioni (1,5 - 3 kV CC, 15 - 25 kV CA). Hanno avuto un piccolo cambiamento nelle forme della macchina: presentano 4 pantografi e due porte di accesso per ciascuna cabina; hanno fari più stretti e lunghi ed il terzo faro è posizionato in alto, inoltre sono state le prime locomotive ad avere in dotazione luci a led. Sono inoltre più lunghe di 30 cm (19,580 metri in luogo dei 19,280 metri delle 1016/1116), hanno differenti griglie di ventilazione sul ricasco del tetto che è anche dotato di carenature, oltre a piccoli particolari necessari per renderle atte a circolare ovunque; infatti con piccoli adeguamenti alle apparecchiature di bordo ed ai 4 pantografi possono operare in quasi tutta l'Europa.
Il maggior numero, 50, appartiene alle ferrovie austriache ÖBB che le hanno assegnate alla classe 1216. Sono suddivise in 4 gruppi numerici perché alcune possono circolare in un dato paese ed altre no secondo la seguente partizione: 001÷009, 011÷025 e 032 D-A-I-SLO (dette versione A) - 127÷131 e 141÷151 D-A-SLO (dette versione B) - 210, 226 e 233÷240 D-A-CZ-SK-H (dette versione C). La 032 fino al 2007 era la 232 (versione C); le 127÷131 in origine erano le 227÷231 (C); la 210 (C) è l'ex 010 dal 2009. La loro livrea generalmente è rossa, ma alcune hanno altre livree, come la 025, detentrice del record mondiale di velocità per locomotive elettriche, e la 004 ha avuto la livrea UEFA Italy.

La 1216 003 appena consegnata effettua le prime prove tecniche sulla linea del Semmering. Knittelfeld 2 giugno 2005 (foto C. Canton)

La locomotive abilitate per l'Italia hanno doppia marcatura: per le FS sono le E 190. Hanno esordito con i Ro-La ed i merci fra Trieste e Cervignano e l'Austria e con i Korridorzug Innsbruck-Lienz via Pusteria, poi per un certo periodo non hanno più circolato per problemi di interferenze causate dall'SCMT. Ora circolano ufficialmente noleggiate a Linea, arrivando anche in centro Italia. Le macchina dalla 011 alla 018 presentano ora una bandiera italiana e la scritta www.obb-italia.com sul fianco; vengono utilizzate per il traino degli Eurocity Monaco-Milano P.G./Bologna/Venezia in collaborazione con ÖBB, DB e Ferrovie Nord Milano e sono immatricolate Nord Cargo.

La 1216 019 traina il treno navetta per il trasporto delle auto attraverso la galleria dei Tauri tra Mallnitz e Böckstein. 5 luglio 2009 (foto C. Canton)

Interessante la vicenda della 1216 050 che per un periodo pur con immatricolazione ÖBB appartenne alla Siemens. Questa macchina nasce con la tipica livrea ÖBB e con numerazione "fasulla" (sarebbe la 025) con la variante di un'ulteriore stemma sul fianco oltre a quello societario. Poi subito dopo appare una grande scritta sul fianco (Borderless - Powerfull - Fast / The first European High-Speed Locomotive) e viene mandata in Francia sulla allora costruenda linea TGV Est verso Strasburgo. Qui fa alcune prove ad alta velocità. Da qui, dopo il cambio di livrea, che diventa nera, viene inviata in Germania per tentare, lungo la nuova linea AV Monaco-Norimberga, di battere il record mondiale di velocità per locomotive elettriche che era imbattuto da 40 anni e detenuto da una macchina SNCF.

La prima Taurus arrivata in Friuli, la 1216 004, sosta il 14 marzo 2007 nello scalo di Cervignano a fianco della 362-023 SŽ (foto E. Ceron)

In alto a sinistra.
La Taurus 1216 009 transita nei pressi di San Pelagio sulla Pontebbana trainando un Ro-La. 26 giugno 2008 (foto E. Ceron)

In alto a destra.
La 1216 004 in livrea UEFA - Italia sta per immettersi dalla circonvallazione di Udine sulla Udine-Trieste. 23 luglio 2008 (foto E. Ceron)

A fianco.
La Taurus 1216 025 Recordlok transita a San Pelagio il 29 dicembre 2010 con il treno straordinario n. 93599 Villach Süd-San Stino di Livenza (foto E. Ceron)

Il tentativo è avvenuto il 2 settembre 2006 ed è stato coronato dal successo con una velocità di 357 km/h, dopo di che la locomotiva ha effettuato una corsa prova da Zurigo a Milano C.le come bis di un Cisalpino (con gli stessi orari). Ora la macchina è in servizio regolare anche in Italia noleggiata all'impresa Linea, come 1216/ E 190 025 ed ha cambiato di nuovo livrea, ora ancora nera ma con del grigio ed la scritta che ricorda il record.
Quando i convogli Railjet raggiungeranno l'Italia anche qualche 1216 riceverà questa elegante livrea, basata sul rosso scuro/nero e grigio scuro, che è applicata anche alle 7 carrozze della composizione bloccata di questo convoglio.
Interessante il metodo con cui è stata scelta la livrea Railjet: nel maggio 2007 a Mürzzuschlag sono state esposte 3 Taurus che presentavano altrettante livree, poi tramite un concorso via Internet la scelta è stata fatta dagli utenti.
Le ferrovie slovene SŽ hanno acquistato 32 Taurus e le hanno assegnate alla classe 541, numerazione 001÷022 e 101÷110. Le locomotive slovene sono anch'esse rosse ma con una fascia bianca che va da frontale a frontale correndo circa al centro della fiancata. Alcune hanno una livrea dedicata. La serie 000 appartiene alla versione B2 e la 100 alla versione F (D-A-SLO-HZ-SK-H). La serie 100 (classificata anche E 190 100÷110) potrebbe circolare in Italia e, se lo facesse, probabilmente sarebbe destinata ai treni merci tra Lubiana e Cervignano, ma ancora non ha varcato il confine.
La società privata austriaca RTS/ Swietelsky opera con due locomotive versione B3, classificate 1216 901÷902, che hanno una bella livrea arancione con il centro grigio metallizzato.
Adria Transport, che è una società mista austro-slovena costituita dalla compagnia privata GKB (Graz Köflacher Bahn) e dalla società che gestisce il porto di Koper/Capodistria (Luka Koper), possiede 3 ES 64 U4 classificate 1216 920÷922. Sono della versione B3 ed effettuano servizi Austria-Porto di Koper.
LTE è la filiale del trasporto merci della Ferrovia privata Graz-Köfla-

La Taurus 541-109 delle SŽ sosta nella stazione di Hrpelje-Kozina (Erpelle-Cosina) il 25 aprile 2009 (foto C. Canton)

Taurus slovene
In alto a sinistra. La 591-001 SŽ in livrea Alpen Convention in partenza da Villach il 5 luglio 2009 (foto D. De Anna)
In alto a destra. La 541-104 in livrea Mammut sosta a Lubiana il 18 ottobre 2009 (foto C. Canton)
A lato. La 1216 921 della Adria Transport arriva a Lubiana con un treno di cisterne la sera del 18 ottobre 2009 (foto C. Canton)

cher (GKB). La sua unica Taurus, versione B, ha livrea blu e argento ed è numerata 1216 910.
La società privata Arriva (dapprima inglese, poi acquistata da DB ed ora da un consorzio tra FS e Cube Infrastructure che l'ha ridenominata Netinera Deutschland GmbH) gestisce 5 Taurus, classificate 183 001÷005, su relazioni passeggeri in Baviera con partenza da Monaco. Le macchine, che sono versione G (possono circolare solo in Germania - infatti hanno solo due pantografi), hanno una bella livrea azzurra contornata da righe bianche con una grande scritta Arriva su un fianco e la scritta Alex sull'altro. La 001 ha ricevuto nel 2010 la livrea denominata “Adler” in occasione del 175° anniversario delle ferrovie tedesche.
L'operatore privato tedesco MGW è proprietario di una Taurus numerata 183 500. La macchina ha livrea blu con logo mgw.SERVICE sui fianchi e viene noleggiata a clienti MGW che hanno temporaneamente fuori servizio per manutenzione o riparazione le loro macchine. La versione è la B.
Anche la società Salzburger Lokalbahn, che è una compagnia privata austriaca che opera nella zona di Salisburgo, ha acquistato una Taurus versione G (A-D) classificata 1216 940. La sua livrea è rosso Bordeaux con fasce bianche attorno alle cabine.
Un altro operatore privato austriaco, e precisamente la divisione merci delle Wiener Lokalbahnen (WLB) - Ferrovie locali di Vienna, che è denominata WLC, possiede 5 Taurus, la 1216 950 - versione G (A-D) - e le 183 704÷707 - versione C (A-D-H-CZ-SLO). Hanno livrea bianco blu.
Altre due ES 64 U4 appartengono alla LogServ (Logistik Service GmbH), che è una sussidiaria di Voest-Alpine. Hanno livrea giallo e grigio con righe blu e bianche, scritte Cargo SERV e “spicchi di luna”. La versione è la G (A-D) con numerazione 1216 930÷931.
Le ferrovie polacche, e precisamente la divisione PKP IC, hanno acquistato 10 Taurus e le hanno denominate “Husarz”; assegnate alla classe 370, sono numerate 001÷010 e sono usate per servizi IC. La livrea è blu-grigio e la versione è la D (D-A-PL-CZ).
La Siemens ha sempre pronta qualche ES 64 U4 (pronta consegna, o semilavorate) che tiene a disposizione per piccoli ordini: di questa opportunità hanno usufruito le nostre FUC

La Taurus 183 004 della compagnia Arriva sosta nella stazione di Regensburg Hbf in attesa di effettuare il treno Alex per München Hbf il 25 maggio 2009 (foto G. Berget)

In alto a sinistra. Una doppia di Taurus SLB e CargoServ parte con un treno merci da Mallnitz verso Spittal il 5 luglio 2009 (foto D. De Anna)
In alto a destra. La presentazione ufficiale della 190 311 di InRail è avvenuta alla presenza delle autorità nella stazione di Udine il 20 giugno 2011 (foto C. Canton)

La seconda Taurus di InRail, la 190 312, è arrivata a Udine il 22 giugno 2011. Scalo Parco (foto E. Ceron)

e InRail con le ultime Taurus, versione A, finora entrate in servizio, le 190 301÷302 e 190 311÷312.
Le Taurus hanno dato vita a loro volta a due altre locomotive, le cosiddette Taurus di 4ª serie (ma la stessa Siemens le ha denominate “Vectron”), che differiscono dalle altre per una minor potenza e per avere un look, a mio parere, brutto.
L'altra famiglia è la cosiddetta Taurus diesel, ovvero la Hercules 2016 ÖBB, che però non è trattata in questo articolo.
Per concludere un aggiornamento sulle assegnazioni delle macchine e due piccole curiosità.
Le Taurus 1116 da 002 a 025 e da 045 a 049, nonché la 041 sono state trasferite alla Rail Cargo Hungaria acquisita da Rail Cargo Austria il 1° marzo 2010; hanno avuto una variazione nella livrea con l’aggiunta di una larga fascia blu nella parte inferiore.
Verso il numero 30 sia delle 1016 che delle 1116 sul frontale la scritta Siemens/Krauss Maffei, traforata nel metallo, è divenuta solo Siemens dato che quest'ultima aveva assorbito la Krauss.
In Austria nel 2006 effettuare un viaggio con un merci di 1000 t su un percorso di 311 km tra Passau (p. h 4.00) e Wien Donaukaibahnhof (a. h 9.00), trainato da una Taurus Dispolok, veniva a costare complessivamente (noleggio loco, linea, personale, traccia, corrente) 984,76 euro.

Denis Carlutti
con la collaborazione di
Daniele De Anna

i dati tecnici	
Descrizione del prodotto	locomotiva elettrica multiuso con motori asincroni
Anni di costruzione	2005-2011
Numero unità costruite	117
Scartamento	1.435 millimetri
Sagoma limite	UIC 505-1
Sistema di trasmissione	azionamento ad albero cavo
Azionamento di trazione	raffreddato ad acqua, tecnologia IGBT
Numero di assi	4
Rodiggio	Bo'Bo'
Peso	87 t
Carico assiale	21,8 t
Lunghezza fuori respingenti	19.580 mm
Larghezza massima	3.000 mm
Interperno	9.900 mm
Passo dei carrelli	3.000 mm
Diametro ruota (max / min)	1150 / 1070 mm
Sistema di alimentazione	AC 15 kV 16 2/3 Hz e 25 kV 50 Hz DC 1,5 / 3,0 kV
Velocità max	AC 230 km/h - DC 200 km/h *
Potenza continua	AC 6.400 kW DC (3kV) 6.000 kW - (1,5 kV) 4.200 kW
Forza di trazione massima	304 kN
Forza di trazione continua	250 kN
* velocità massima in Italia, Slovenia, Rep. Ceca e Polonia limitata a 160 km/h	

Notizie Flash

In tema di TAV si segnala che il WWF ha dichiarato che le quattro parti in cui è stato suddiviso il progetto per il Corridoio 5 nella tratta Venezia-Trieste devono essere unificate in una sola e che pertanto deve essere anche rivista la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale.
Il Ministro delle Infrastrutture e l'amministratore delegato di FS hanno dichiarato che non ci sono abbastanza fondi per la tratta Milano-Venezia-Trieste. Si sono subito levate richieste di chiarimenti da parte della Associazione Nazionale Costruttori Edili sezione Veneto e da parlamentari.
La ditta norvegese Tec Tunnel-Nordconsult ha proposto di realizzare la tratta del Corridoio 5 nella zona di Jesolo e Lignano con un tunnel sotto la laguna, che avrebbe una lunghezza ed un costo inferiore a quello della linea sulla pianura. Ed a fianco del tunnel ferroviario si potrebbero creare anche le corsie per l'autostrada (vedi disegno). I tratti subacquei sarebbero lunghi al massimo 10-15 km per un totale di 70 km in galleria. Sarebbero inoltre realizzati dei bypass per creare le stazioni degli aeroporti di Venezia e Ronchi dei Legionari, di Jesolo, Caorle e Lignano in modo da poter utilizzare i binari anche per un servizio metropolitano da inserire tra un treno veloce e l'altro. Claudio Canton

Visto che non è stato raggiunto un accordo sulle tariffe di affitto con la società proprietaria dell'autostazione di Udine, il comune sta trattando con RFI per poter trasferire le corriere nel parcheggio Metropark della stazione (quello realizzato dove c'era la nostra carrozza). Per ora l'area, in tempo per l'apertura delle scuole, verrebbe attrezzata provvisoriamente con le minime attrezzature necessarie, in attesa di predisporre il progetto definitivo di un piano di cui si discute da tempo. Claudio Canton

Seguendo una consolidata prassi, la circonvallazione di Mariano del Friuli sarà realizzata sulla sede del mai completato raccordo ferroviario tra Cormons e Redipuglia.
Di questa tratta si parla già durante la costruzione della ferrovia Veneto-Illirica Venezia-Trieste; infatti il primo progetto della tratta Cormons-Monfalcone prevedeva proprio questo itinerario, poi però su insistenza di Gorizia fu creata l'ansa che passa per la città isontina. Un secolo dopo però, alla fine degli anni '60, fu dato inizio ai lavori di costruzione del tratto Cormons-Redipuglia per accorciare il percorso tra Udine e Trieste. Fu costruita tutta la sede stradale, i ponti sull'Isonzo e sul raccordo autostradale Villesse-Gorizia e vari cavalcaferrovia stradali. Quando, agli inizi degli anni '80, fu completato il viadotto che immetteva il raccordo nella stazione di Cormons tutto venne abbandonato, dopo una spesa di 250 miliardi di lire. Claudio Canton

Ancora una volta le sbarre del passaggio a livello di Santa Caterina sono state divelte da qualche automezzo alle prime ore del mattino del 14 maggio. E secondo i dati di RFI, ben 89 auto sono rimaste bloccate fra le barriere nel 2010.
Intanto le procedure per l'affidamento dei lavori di costruzione del sottopasso che eliminerà questo PL sono state sospese perché alcune delle ditte che hanno partecipato alla gara di appalto hanno presentato ricorso al TAR.
Per restare in tema di passaggi a livello riceviamo dal socio macchinista Roberto Vassilich la smentita al fatto che quello di Risano sia uno degli ultimi PL rimasti in regione: l'unica tratta in cui sono stati tutti eliminati è quella tra S. Caterina e la stazione di Sacile sulla Udine-Venezia; mentre sulla Pedemontana, per esempio, sono ancora quasi tutti ancora in funzione.
Claudio Canton

Il progetto per il tunnel della TAV sotto la laguna

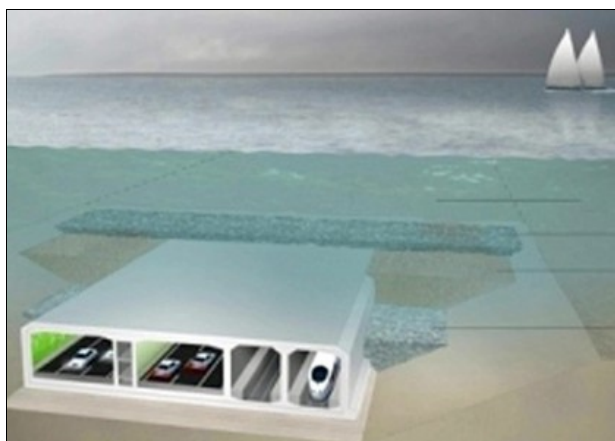
Nella notte tra il 19 ed il 20 aprile le biglietterie automatiche della stazione di Udine sono state scassinate per rubare l'incasso contenuto in esse. Claudio Canton

Due incendi boschivi avvenuti nella zona del Lisert sulla tratta Monfalcone-Bivio Aurisina il 26 aprile ed il 27 maggio hanno comportato la sospensione del traffico ferroviario e la disalimentazione della linea aerea fino al loro spegnimento in quanto le fiamme lambivano i binari. Pesanti le ripercussioni sul traffico passeggeri; i pendolari lamentano, specialmente nel secondo caso, la mancata attivazione di un servizio autosostitutivo e la solita carenza di informazioni. Trenitalia ha risposto che si è attivata per noleggiare qualche autobus, ma gli stessi erano già tutti prenotati per le feste di fine anno dei maturandi. Claudio Canton

Il primo giugno nel piazzale esterno della stazione di Udine è stata scoperta una targa per ricordare le donne che si sono prodigate per dare assistenza alle persone che venivano deportate durante la seconda guerra mondiale. Esse cercavano di fornire ai deportati quel po' di generi di conforto che riuscivano a racimolare e raccoglievano i bigliettini che gli stessi facevano scivolare dai carri per far giungere loro notizie ai parenti. Claudio Canton

Gli addetti alle pulizie sui treni hanno organizzato azioni di picchettaggio nella stazione di Udine perché l'appalto per le pulizie dei treni a lunga percorrenza è stato aggiudicato ad un'altra impresa e quindi alla loro ditta restano solo i treni regionali; ciò determina un esubero di personale che solo in minima parte può essere assunto dalla nuova ditta. In seguito è intervenuto l'assessore regionale alle infrastrutture che ha assicurato che nessuno sarà licenziato.
Claudio Canton

Rail Cargo Austria è sull’orlo del fallimento. Infatti, con una circolare interna indirizzata a tutti i collaboratori, il managment di Rail Cargo Austria, la società delle ÖBB che si oc-

cupa del trasporto merci, ha comunicato con parole molto drammatiche che senza una azione di risanamento, la prospettiva del fallimento è dietro la porta. La situazione finanziaria di Rail Cargo Austria è infatti molto grave: risultati in perdita, trasporti non redditizi, errate valutazioni e decisioni sbagliate avvenute nel passato, sono i motivi che hanno portato a questa situazione, sempre secondo il testo della circolare di Rail Cargo Austria.
Se le ÖBB vogliono continuare ad essere attive nel segmento merci, è necessario un risanamento della società, anche con misure dolorose: da adesso in poi, ne va della sopravvivenza di Rail Cargo Austria, conclude la nota. Alessandro Fanutti

Rail Cargo Austria, prossima fermata tribunale (foto ÖBB)

La linea Mariazellerbahn con l'attivazione dell'orario 2011 (dicembre 2010) è passata dalle ÖBB, le ferrovie statali, alla Növog (Niederösterreichische Landesbahnen), la società delle Ferrovie Regionali della Bassa Austria che ha in gestione varie linee della regione che si sviluppa attorno allo stato federale di Vienna nel nord-est austriaco. Roberto Chiandussi

Locomotiva 1099.004 della Mariazeller bahn. Stazione di Mariazell, 10 giugno 2011 (foto R. Chiandussi)

Trainwatching

Nuova livrea per le carrozze SGP delle ferrovie croate: l'azzurro che era stato adottato subito dopo la dichiarazione di indipendenza della Croazia e che caratterizzava i treni provenienti da Zagabria in qualità di capitale di un nuovo Stato, è stato ora sostituito da una livrea bianca con una fascia grigio molto chiaro all'altezza dei finestrini ed una striscia rossa al di sotto di questi. Se non fosse per questa striscia rossa, la nuova livrea delle carrozze di prestigio delle ferrovie croate HŽ è molto vicina a quella delle nuove carrozze SGP delle ferrovie serbe ŽS.
Alessandro Fanutti

Con l'orario invernale 2011, arrivano ora regolarmente a Villaco le nuove carrozze serbe SŽ di fabbricazione austriaca SGP; rispetto al medesimo tipo già in dotazione alle ferrovie austriache, tedesche, slovene e croate, le carrozze serbe differiscono, oltre che per la livrea, anche per avere i fanali di coda di forma tonda posizionati tra il mantice e lo spigolo, anzichè di forma rettangolare sullo spigolo della cassa. Alessandro Fanutti

Considerato che la gran parte dei convogli oggi sono a composizione bloccata (treni navetta ed ETR), per le poche manovre che vengono svolte a Roma Termini, sono ora apparse anche le D 146 che hanno sostituito le vecchie locomotive diesel di altri gruppi. Alessandro Fanutti

Una carrozza HŽ in nuova livrea in composizione all'IC da Zagabria. Villach il 26 marzo 2011 (foto A. Fanutti)

L'EC Sava per Belgrado con carrozze ŽS in partenza da Villach il 26 marzo 2011 (foto A. Fanutti)

Una D 146 in manovra a Roma Termini il 15 aprile 2011 (foto A. Fanutti)

La Taurus 1116 250 in livrea Polizei - 112 ripresa a Klagenfurt Hbf il 25 maggio 2011 (foto G. Viel)

Il 28 marzo è transitato nella stazione di Casarsa in direzione Udine un treno cantiere con macchine operatrici e tramogge gialle trainato dalla E 655.045 di Milano Smistamento.
Giampaolo Scodellaro

Per qualche giorno alla fine di aprile il regionale R11018, che di norma è effettuato con carrozze a due piani, era composto da 2 carrozze MDVE e pilotina al traino della E 464.177 assegnata all'IMC di Trieste.
Giampaolo Scodellaro

In occasione della beatificazione di papa Wojtyla sono transitati nella stazione di Udine alcuni treni speciali provenienti dalla Polonia e dalla Slovacchia. Claudio Canton

Il 14 maggio il display del TAF che effettuava il regionale R2830 Venezia-Udine segnava la percorrenza Bassano-Venezia!
Lo stesso giorno l'ICN 771 Udine-Napoli aveva in composizione carrozze letti T2S invece delle solite MU o T3. Giampaolo Scodellaro

Nella stazione di Trieste Centrale sosta la G2000 33 di Arenaways. E' utilizzata per movimentare i carri per trasporto auto al seguito degli Autozug che dalla Germania raggiungono Trieste, la cui trazione quest'anno è affidata alla stessa Arenaways.
Daniele De Anna

Nel mese di maggio un treno navetta aveva in composizione due E 464, una in testa ed una in coda, per mancanza di carrozze pilota.
Roberto Vassilich

Il 25 maggio il Venice Simplon Orient Express che effettuava il viaggio Venezia-Vienna-Praga-Parigi-Londra ha sostato per un'ora nella stazione di Casarsa. Claudio Canton

Il 28 maggio un treno navetta composto da carrozze a due piani giunto a Udine da Venezia aveva in testa una pilotina del tipo MDVC.
Claudio Canton

Alla fine di maggio le nuove locomotive elettriche 403.004 e 404.005 (la E è sparita anche su queste macchine, come sulle Taurus FUC e InRail e sulle ultime 464. N.d.R.) hanno eseguito prove di trazione sulla Pontebbana. Trainavano un convoglio composto da carri tramoggia a carrelli e dalla carrozza per misure elettriche. Durante la notte venivano ricoverate nello scalo di Gemona.
Enrico Ceron

La 403.005 in spinta al treno per le prove in Pontebbana. Gemona, 27 maggio 2011 (foto E. Ceron)

La 403.004 ricoverata nello scalo di Gemona domenica 29 maggio 2011 (foto D. De Anna)

N° 61 - Anno 16 (N° 2 / 2011)
Allegato al supplemento N° 2 al N° 1 - Marzo 2011 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio